

Faltenwürfen nicht als tragbare Vorbilder in Frage kamen. Die klassizistische Kleidung verschwand um 1820, und erst um 1909 kreierte Mariano Fortuny, inspiriert von der Kleidung des Wagenlenkers von Delphi, ein äußerst erfolgreiches Chiton-artiges Kleid.

Elizabeth E. Peacock würdigt „The contribution of experimental archaeology to the research of ancient textiles“. Die Autorin unterscheidet zwischen Simulationen (z. B. Simulation prähistorischer Kleidung für Ausstellungszwecke), Rekonstruktionen von Herstellungsverfahren (Weben am Rundwebstuhl mit authentischen Materialien) und Funktionstests (Erprobung von nachgewebten Segeln). Auf die Analyse der Gewebestruktur und Webweise folgen die Herstellung einer im Experiment gefertigten Nachbildung und die Rekonstruktion der ursprünglichen Funktion. Dabei erbringt die Textil-Analyse oft Hinweise zu Trageweise und Benutzung. Experimente geben auch Aufschluss über verfügbare Faserstoffe und ihre Aufbereitung, prähistorische Färbemethoden, den Einsatz bestimmter Textilwerkzeuge und die Prozesse bei der Textilkonservierung.

Insgesamt zeigt der Band das breite Spektrum, das die archäologische Textilforschung heute abdeckt. Einmal mehr wird klar, dass hier wertvolle Informationen zur Wirtschaftsgeschichte vergangener Zeiten gewonnen werden können, Gewebe aber auch ein Mittel des kulturellen Ausdrucks waren, das es zu deuten gilt. Der Titel des Bandes ist etwas ungenau, denn keineswegs alle Artikel beschäftigen sich mit der römischen Textilindustrie und ihren Einflüssen. Einige der Beiträge berichten aus einem Forschungsprojekt, so dass hier nicht wundert, dass (noch) keine konkreten Schlussfolgerungen gezogen werden. Andere Aufsätze beschäftigen sich mit sehr speziellen Detailfragestellungen. Hier wird es dem Nicht-Textilkundler manchmal schwer gemacht, der Darstellung zu folgen. Allgemein wäre es interessant gewesen, von den Textilien häufiger einen Bogen zu ihrem archäologischen Kontext zu schlagen, um so die Relevanz der aus den Geweben gewonnenen Informationen besser deutlich zu machen. Doch die Lektüre des Bandes lohnt sich in jedem Fall für alle, die sich an unterschiedlichsten Beispielen über den heutigen Stand der archäologischen Textilforschung, ihre Möglichkeiten und Methoden informieren möchten, um so dieser faszinierenden archäologischen Fundkategorie näher zu kommen.

D-49179 Ostercappeln-Venne
Tiefer Weg 1 A
E-Mail: KvKurzynski@web.de

Katharina von Kurzynski

OLE CRUMLIN-PEDERSEN, The Skuldelev Ships I. Topography, Archaeology, History, Conservation and Display. With contributions by Erling Bondesen, Poul Jensen, Olaf Olsen, Anette Hjelm Petersen und Kristiane Strætkvern. Ships and Boats of the North, Vol. 4,1. The Viking Ship Museum, Roskilde 2002. 52, — €. ISBN 87-85180-467; ISSN 0901-778X. 360 Seiten mit 385 Abbildungen.

Zur Beurteilung des wissenschaftlichen Stellenwertes dieses aufwendig ausgestatteten Werks ist ein kurzer Blick in die Forschungsgeschichte angezeigt. Im Rahmen der allgemeinen Archäologie grub der dänische Archäologe Conrad Engelhardt bereits 1863 bei Nydam das erste, immerhin über 24 m lange Schiff aus. Nur wenige Jahre später folgten die Wikingerschiffe in Norwegen. Die Ausgrabung, zugehörige Dokumentation und Erforschung von Schiffsfunden

wurde eine Domäne der skandinavischen Archäologie, an die sich rasch die philologische und historische Auswertung der Schriftquellen anschloss. Infolgedessen galten Wikingerschiffe und ihre Vorläufer an Nord- und Ostsee als Prototypen für Seefahrt überhaupt.

Die Etablierung einer spezifischen Schiffsarchäologie begann 1961/62 mit vier spektakulären Schiffsfunden: mit der Bergung des römischerzeitlichen, aber einheimischen Handelsschiffs von Blackfriars in London, der Wikingerschiffe beim dänischen Skuldelev, der Bremer Hansekogge und des Regalschiffs „Vasa“ in Stockholm. Jeder dieser Schiffsfunde eröffnete neue Perspektiven der Schiffahrtsgeschichte und hatte zur Folge, dass sich erstmals Wissenschaftler allein auf Schiffsarchäologie spezialisierten und die betreffenden Länder große Anstrengungen unternahmen, um neue Institutionen zur Konservierung, Ausstellung und wissenschaftlichen Bearbeitung dieser und zu erwartender weiterer Schiffsfunde zu gründen oder bestehende Einrichtungen entsprechend zu erweitern. Gleichzeitig ermöglichten die Unterwasserarchäologie neue Zugänge zu den Schiffswracks auf dem Meeresboden, die Dendrochronologie neue Datierungsmethoden für Hölzer von einer in der Archäologie bis dahin ungekannten Präzision sowie neue Methoden der Herkunftsbestimmung dieser Hölzer und neue Konservierungsverfahren die Erhaltung wassergesättigter Hölzer in großen Quantitäten.

Der kritische Leser mag sich fragen, wieso denn dieser ganze Aufwand für die fünf Wikingerschiffe von Skuldelev betrieben wurde, wo doch schon 1880 das gut erhaltene Wikingerschiff von Gokstad in Norwegen ausgegraben worden und immer wieder Gegenstand wissenschaftlicher Forschung gewesen war. Zwei Gründe gaben den Ausschlag: ein nationaler, weil bis dahin noch kein dänisches Museum ein originales Wikingerschiff zeigen konnte, und ein wissenschaftlicher, weil in Skuldelev erstmals auch Handelsschiffe der Wikinger gefunden wurden, die sich erstaunlich deutlich von den bisher allein bekannten Kriegsschiffen unterschieden.

Verf. wurde als junger Schiffbau-Ingenieur mit großem Enthusiasmus für Archäologie zu den Schiffsfunden von Skuldelev hinzugezogen. Die sich ihm bietende Chance hat er als Einstieg in den neuen Forschungsbereich so intensiv genutzt, dass er zu einem der international führenden Schiffsarchäologen aufstieg. Mit den von ihm initiierten Institutionen, einer Konservierungswerkstatt in Brede, dem Wikingerschiffmuseum in Roskilde und dem dortigen Maritimhistorischen Forschungszentrum genießt Dänemark heute Weltruf. Entsprechend groß sind die Erwartungen an den 40 Jahre nach der Schiffsborgung vorgelegten umfassenden Rechenschaftsbericht über den mit Hilfe dieser Institutionen inzwischen erreichten Erkenntnisgewinn. Um es gleich zu sagen: Die Erwartungen werden in beispielhafter Weise erfüllt.

Der jetzt vorliegende erste Band ist für weltweite Interessenten konzipiert und deshalb in englischer Sprache abgefasst. Der formale Aufbau wurde sehr sorgfältig geplant. Besonders gelungen ist das Layout der verhältnismäßig breiten Seiten, auf denen zwei Spalten den Text aufnehmen, der dadurch angenehm zu lesen ist, während die dritte schmalere Innenspalte die Abbildungsunterschriften und die Anmerkungen enthält. Für Abbildungen, mit denen der Band üppig ausgestattet ist, und für Tabellen stehen je nach Bedarf ein, zwei oder die gesamte Breite aller drei Spalten zur Verfügung, so dass auch lange Schiffsteile und -risse waagrecht abgebildet werden können und nur der Linienriss und der Plan der erhaltenen Teile des extrem langen Schiffes 2 über den Bund hinaus auf die nächste Seite ragen. Auf diese Weise konnten alle Schiffsriss im einheitlichen Maßstab von 1:80 gedruckt werden. Für Detailzeichnungen wurden je nach Bedarf vor allem die Maßstäbe 1:10 und 1:20 gewählt, mit wenigen Abweichungen für besondere Details, die 1:5 oder 1:40 dargestellt sind. Nur für die Fundlagepläne reichten die Maßstäbe 1:100 oder 1:200. Da man dies für alle fünf Schiffe nach einheitlichen Gesichtspunkten handhabte, erreichte man durchgängig eine gute Vergleich-

barkeit all der auf den ersten Blick verwirrend vielen und verschiedenartigen Bauteile. Nur bei der farbigen Kennzeichnung der verwendeten Holzarten verfuhr man in den betreffenden Plänen nicht so einheitlich. Zwar hat man die beiden häufigsten Schiffbauhölzer zumeist gleich gekennzeichnet, nämlich Eiche braun und Kiefer gelb; aber auf S. 130 und 298, wo Kiefer noch zusätzlich danach unterteilt wird, ob die Markseite innen (gelb) oder außen (grün) liegt, erscheint Eiche unnötigerweise blau. Bei den seltener verwendeten Hölzern hat man grau durchgehend für Erle, rot für Linde (S. 125) oder Weide (S. 179) und blau für Esche (S. 269) oder Birke (S. 296) verwendet. Einheitlich rot wurden in einer anderen Planserie die Hölzer der ursprünglichen Konstruktion dargestellt, so dass die davon abgehobenen Farben der Hölzer verschiedene Reparatur- oder Umbauphasen leicht erkennen lassen.

Inhaltlich ist der Band nach einem ebenso durchdachten Konzept aufgebaut. Er beginnt mit der Topographie des Roskilde Fjords, in dem die Schiffe als Teile einer Absperrung unter Wasser versenkt worden waren, und dokumentiert dann die archäologische Feldarbeit zur Bergung der Wracks und Untersuchung der Sperre, legt die Dokumentationsmethoden, Materialuntersuchungen und Jahrringdatierungen dar und beschreibt die durchgeführte Konservierung, Restaurierung und Ausstellung der Schiffe. Es folgt als über 200 Seiten langes Hauptstück eine ausführliche Beschreibung und Konstruktionsanalyse der fünf Schiffe, von denen zwei in Norwegen, zwei in Dänemark und eines in Irland gebaut wurden. Das Schlusskapitel stellt auf gut 50 Seiten den historischen Hintergrund für die Schiffe und die Barriere dar und versucht, die Schiffe jeweils einer der aus Schriftquellen bekannten Schiffstypenbezeichnungen zuzuordnen. Zusammenfassungen in englischer, dänischer und deutscher Sprache ermöglichen über die genannten Aspekte eine rasche generelle Information, die je nach Interesse des Lesers in allen Punkten durch gezieltes Nachschlagen in den einzelnen Kapiteln vertieft werden kann. Ein nautisches Glossar in den drei Sprachen und ein Literaturverzeichnis beschließen den Band. Der noch ausstehende zweite Band soll die Ergebnisse aus Bau und Testfahrten der Repliken der fünf Schiffe vorstellen.

Da die Schiffe weder in voller Länge noch in originaler Form erhalten waren, sondern zerdrückt und mit verlagerten Teilen angetroffen wurden, konnte nur ihre sehr sorgfältige, methodisch gut durchdachte Rekonstruktion zu den Informationen führen, welche die Historiker zu Recht von der vorliegenden Publikation erwarten dürfen. Nicht zuletzt wegen der zahlreichen dabei zu lösenden Probleme konnte dieser Band nicht früher vorgelegt werden. Als Ausgangsbasis dafür wurden alle erhaltenen Teile im Maßstab 1:1 auf durchsichtige Folie gezeichnet, fotografisch auf 1:10 verkleinert und auf Karton übertragen, aus dem man dann jeden einzelnen Plankengang in einem Stück ausschnitt. Alle Karton-Plankengänge eines Schiffes wurden danach auf die Weise zu einem Außenhautmodell zusammengefügt, dass von jeweils zwei zusammengehörigen Planken die Nietlöcher übereinandergelegt und mit Stecknadeln fixiert wurden. Ebenso wurden die Innenhölzer in entsprechender Verkleinerung genau bei den alten Dübellöchern eingesetzt. Die so entstandene dreidimensionale Form des erhaltenen Bestandes war dann die Grundlage für die Wiedergewinnung der ursprünglichen Linien des jeweiligen Schiffes, was je nach Erhaltungszustand und Komplexität der Konstruktion oft erst nach mehreren Anläufen in zufriedenstellender Weise gelang. Es ist das große Verdienst des Verf., dieses Verfahren erdacht und perfektioniert zu haben. Seine Grundlagen hat er für jedes Schiff einzeln darlegt mit folgenden Ergebnissen, die sich nur überprüfen lassen, wenn man dieselbe Methode auf derselben Grundlage noch einmal nachvollzieht:

Die fünf in der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts gebauten Schiffe gehören alle zur Schiffbautradition der auf Kiel in Klinkertechnik mit Eisennieten gebauten Wikingerschiffe und sind alle besegelt. Innerhalb dieser Tradition sind sie aber so unterschiedlich, dass sie geradezu ei-

nen Musterkatalog wikingerzeitlicher Schiffstypen bilden. Schiff 1 ist ein 16 m langes, besonders völlig gebautes Handelsschiff von 20–25 t Tragfähigkeit, das um 1030 in Westnorwegen gebaut und in Ostnorwegen und Dänemark repariert worden ist. Schiff 2 wurde als ca. 30 m langes Kriegsschiff für ca. 60 Ruderer in der Region von Dublin auf Irland 1042 gebaut und in den 1060er Jahren an der Irischen See repariert. Schiff 3 wurde um 1040 in Dänemark als kleines Handels- oder Transportschiff von 14 m Länge und 4–5 t Tragfähigkeit gebaut. Schiff 4 war ein Teil von Schiff 2. Schiff 5 wurde als schmales Kriegsschiff von 17,3 m Länge für 13 Riemen an jeder Seite um 1030 in Dänemark gebaut. Das nur 11,2 m lange Schiff 6 mit wenigstens 10–12 Ruderern und einem Steuermann als Besatzung wurde wie Schiff 1 um 1030 in Westnorwegen angeblich für die Fjord- und Küstenfischerei gebaut (S. 301 ff.). Die Begründung dieser Einschätzung wird aber nicht recht deutlich, zumal die zum Vergleich herangezogene bildliche Darstellung eines Fischerbootes (Abb. S. 303) in Übereinstimmung mit zahlreichen weiteren Quellen zu Fischereifahrzeugen nur zwei Mann Besatzung zeigt. Lediglich beim Ausbringen der großen Zugnetze waren bis zu vier Mann nötig; aber gerade dafür war Schiff 6 überhaupt nicht geeignet, weil sich das Netz viel zu leicht in den vielen Keipen für das Rudern verhaken konnte. Auch kommt der Fischfang bei den auf S. 325 diskutierten Typenbezeichnungen nicht zum Tragen. Nach einem vergrößernden Umbau diente Schiff 6 am ehesten als Versorgungsfahrzeug von ca. 3 t Tragfähigkeit bei fünf Mann Besatzung.

Mast und Segel waren bei keinem der Schiffe erhalten. Sie erscheinen in der Publikation als Rekonstruktionen nur in den Abbildungen der nachgebauten Modelle, die Rahsegel zumeist als einfarbig graue oder braune Quadrate bzw. Hochrechtecke zeigen. Nur für Schiff 2 wurde ein Segel mit roten und gelben senkrechten Streifen rekonstruiert. Diese Rekonstruktionen stehen im Widerspruch zur bildlichen und schriftlichen Überlieferung, nach der die Segel diagonal gemustert (so z. B. auf der *byrding*-Darstellung S. 314) und auf Kriegsschiffen sogar bis zu doppelt so breit wie hoch waren. Rechenschaft über die Segelrekonstruktionen ist in Band 2 vorgesehen.

Den aus den archäologischen Funden abgeleiteten Angaben steht eine sehr große Zahl skandinavischer Schiffstypenbezeichnungen gegenüber, die zumeist erst im 13. Jahrhundert oder noch später in den altnordischen Schriftquellen überliefert sind, ohne dass aus der Überlieferung hervorgeht, woran die Zeitgenossen diese Typen voneinander unterschieden haben. Der Historiker kann aber die Informationen aus der schriftlichen Überlieferung erst dann mit denen aus der archäologischen Überlieferung zu einem Gesamtbild zusammenbringen, wenn er weiß, welche Typenbezeichnung zu welchem Schiffsfund gehört. Dieses herauszufinden ist außerordentlich schwierig, zumal die Schriftquellen einer Zeit mit ganz anderen wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen angehören als die Schiffsfunde, wie Verf. S. 312 mit Recht anmerkt. Aber er hat sich diese Aufgabe für jeden Schiffsfund gestellt, und der Rez. hat zu prüfen, wie tragfähig seine Identifizierungen sind.

Von dem großen Handelsschiff 1 war der sehr völlig gebaute Bug soweit erhalten, dass sich der Verlauf seiner Linien auch in den nicht erhaltenen vordersten Teilen mit großer Sicherheit ergänzen ließ. Danach war der Bug oben schiffenwärts gebogen. Dieses Detail weist Verf. auch an zwei Schiffsdarstellungen und einem Schiffsmodell von verschiedenen skandinavischen Fundorten nach (S. 138 f.); es bildete also ein für einen bestimmten Schiffstyp charakteristisches Merkmal. Diesen Typ spricht er als „Knarr“ an und hat dafür drei Anhaltspunkte, die zusammen eine tragfähige Grundlage bilden: erstens war dieser Typ nach den Schriftquellen das größte skandinavische Handelsschiff; zweitens ist der Ausdruck *knarrstemnd* für ein Schiff „mit zurückgebogenem Steven“ überliefert; und drittens führten zwei isländische Frauen den Beinamen *knarrarbringa* (an. *bringa* = Brust), was jedem sofort ein-

leuchtet, der die Bugform von Schiff 1 gesehen hat. Da aber Schiff 1 neben den im übrigen Skandinavien ausgegrabenen großen Handelsschiffen relativ klein erscheint, hält ihn Verf. für einen *austrfararknorr*, der kleiner als der hochseefähige Knarr war, weil er nur für den Ostseeverkehr bestimmt war (S.325). Wieweit der „Knarr“ vor ca. 1000 als Kriegsschiff eingesetzt wurde, wie Verf. angibt, bedarf allerdings genauerer Überprüfung der Schriftquellen, deren Angaben dazu größtenteils auf der Skaldik beruhen, nach deren Stabreimgesetzen jeder Schiffstyp verwendet werden konnte, wenn die Krieger Eigenschaften eines Helden besungen werden sollten.

Eindeutig klar ist auch, dass das Kriegsschiff 2 mit seinen ca. 60 Ruderern den „Langschiffen“ (an. *langskip*) zugerechnet wurde. Aber das war keine Schiffstypenbezeichnung, sondern ein Sammelbegriff für verschiedene Kriegsschiffstypen, unter denen die *skeið* zu den kleineren gehörte. Da dafür im frühen 11. Jahrhundert einmal 64 Ruderer erwähnt sind, hält es Verf. für möglich, dass Schiff 2 diesem Typ angehörte (S.326 f.). Für das noch kleinere Kriegsschiff 5 hält er die Typenbezeichnung *snekkja* für wahrscheinlich, denn das war der kleinste Kriegsschiffstyp (S.314 f.). Es ist allerdings unwahrscheinlich, dass die Zeitgenossen die Schiffstypen nur nach der Größe unterschieden, zumal beim Knarr die runde Bugform als ausschlaggebend herausgearbeitet werden konnte. Entsprechende Formkriterien sind jedoch für andere Typen noch nicht erkannt worden.

Für das kleine Frachtschiff 3 ist die genaue Typenbestimmung noch unsicherer. Ursprünglich wurde es als das *kaupskip* des Ostseehandels angesehen. Davon ist Verf. aber nicht zuletzt wegen der geringen Tragfähigkeit von nur 4–5 t wieder abgerückt und diskutiert jetzt, wie weit die für kleinere Frachtschiffe überlieferten Typenbezeichnungen *byrðingr* oder *skúta* besser passen. Er kann dafür sogar die bisher einzige bildliche Darstellung eines skandinavischen Schiffes mit beigelegter Typenbezeichnung heranziehen, die auf einem Wetzstein aus Visby eingeritzt ist und ein Segelschiff mit nur vier Riemen an der dargestellten Backbordseite zeigt. In klar lesbarer Runeninschrift steht daneben: „*birþingiR*“. Aber diesem *byrðingr* fehlen die elegant geformten Steven von Schiff 3, und die Riemen sind genau dort eingezeichnet, wo sie bei Schiff 3 nicht eingesetzt wurden, so dass diese Zeichnung nicht weiterhilft. Verf. hält schließlich die Typenbezeichnung *skúta* für wahrscheinlicher (S.313 f.).

Das kleine Schiff 6 war ursprünglich nicht als Frachtschiff gebaut und wurde wahrscheinlich nach der Anzahl der einsetzbaren zehn oder zwölf Riemen als *tiernæringr* oder *tolfæringr* bezeichnet. Nach seiner Verwendung als Reiseboot oder zum Übersetzen von Personen und Gütern über Flüsse und Fjorde zieht Verf. auch die Typenbezeichnung *ferja* (Fähre) in Erwägung. Nach dem Umbau war es besser für Gütertransporte mit viel weniger Personen geeignet. Ob diese Version auch noch als *ferja* oder als *karfi* bezeichnet wurde, muss Verf. offen lassen (S.325).

Im Schlusskapitel zeigt Vf. auf, vor welchem Hintergrund der politischen Geschichte insbesondere die beiden unterschiedlichen Kriegsschiffe und die mehrphasige Sperre, in die sie integriert waren, zu sehen sind. Er kann dabei überzeugend darlegen, dass Schiff 5 mit den vielen minderwertigen oder wiederverwendeten Hölzern von Leuten erbaut worden ist, die der lästigen Pflicht zur Gestellung von Kriegsschiffen mit möglichst geringem Aufwand nachgekommen sind. Die daraus zu ziehenden Folgerungen für ein Ledungssystem in Dänemark werden angesprochen, sind aber sicher noch nicht ausdiskutiert.

Insgesamt stellt der Band die ausgereifte Frucht intensiver und langer Forschungen dar, die trotz Beteiligung vieler Spezialisten und des Einsatzes der genannten Institutionen von Anfang bis Ende unter der einheitlichen und zielgerichteten Leitung eines Mannes standen. Er hat damit einen Standard gesetzt, der auf andere Schiffsfunde allerdings nicht leicht zu

übertragen ist. Umso gespannter darf man auf den zweiten Band sein, der u. a. die für Historiker besonders wichtigen Informationen zu dem mit Nachbauten getestetem Seeverhalten der fünf Schiffe bieten wird.

D-27568 Bremerhaven
Oldenburger Straße 24

Detlev Ellmers

OLOF SUNDQVIST, Freyr's offspring. Rulers and religion in ancient Svea society. Acta Universitatis Upsaliensis. Historia Religionum 21. Uppsala University Library, Uppsala 2002. ISBN 91-554-5263-9; ISSN 0439-2132. 420 Seiten mit 24 Abbildungen.

Diese an der Universität Uppsala entstandene religionswissenschaftliche Dissertation hat sich ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: die alte Streitfrage der Verbindung von Religion und politischer Macht in Skandinavien vor der Bekehrung zum Christentum einer erneuten Betrachtung zu unterziehen, und zwar bezogen auf eine einzelne geographisch zusammenhängende Region Schwedens, nämlich die Gebiete um den Mälarsee. Grundlage für die Wahl dieses Gebiets als Gegenstand der Untersuchung ist einerseits der Umstand, daß die nördlich der heutigen Stadt Uppsala gelegene alte Siedlung – Gamla Uppsala – und ihre Umgebung als politisches Zentrum identifiziert werden können, das ausweislich archäologischer Funde (u. a. Grabhügel z. T. mit reichen Beigaben) bereits im frühen Mittelalter (5.–6. Jahrhundert) offenbar eine wichtige Rolle spielte. Andererseits wird (Gamla) Uppsala im späten 11. Jahrhundert – also vor der vollständigen Bekehrung Upplands (Schwedens) zum Christentum im 12. Jahrhundert – in den *Gesta Hammaburgensis ecclesiae Pontificum* des Adam von Bremen, einer glaubwürdigen Textquelle, als Zentrum des heidnischen Kultes dargestellt. Hinzu kommen die Schilderungen von politischen und religiösen Verhältnissen der Heidenzeit in der Stadt Birka auf einer Insel im Mälarsee in Rimberts *Vita Ansgarii* aus dem 9. Jahrhundert. Somit liefert das Quellenmaterial zum Untersuchungsgebiet Eckdaten und Anhaltspunkte, welche die Bedingungen günstig erscheinen lassen, einen Nachweis des Nexus zwischen Herrschaft und Religion für den ins Auge gefaßten Zeitraum von 400 bis 1100 zu erbringen.

Die Begrenzung des Untersuchungsgegenstands auf ein bestimmtes Gebiet wird mit methodologischen Überlegungen begründet und soll der Kritik vorbeugen, die gegen frühere Untersuchungen des Zusammenhangs zwischen Religion und politischer Macht gerichtet werden kann: So wirft Sundqvist der älteren Forschung – zu Recht – vor, beispielsweise Vorstellungen des 'Sakralkönigtums', die anhand des Alten Orients (z. B. Ägypten) gewonnen wurden, auf die Verhältnisse des vorchristlichen Nordens zu projizieren (S. 10–12; 27). Anstatt ein solches von außen kommendes Modell – verfälschend und verzerrend – zu applizieren, will Sundqvist sein nordisches Thema mit Hilfe archäologischer und schriftlicher Quellen des Nordens selbst beleuchten. Paradoxerweise ist Sundqvist aber gezwungen, *mutatis mutandis* genau das zu tun, was er an anderen kritisiert: analogisch vorzugehen sowie Schlüsse zu ziehen und auf seinen Gegenstand zu projizieren, die aus Texten gewonnen werden, die zeitlich von Caesar und Tacitus bis zum 15. Jahrhundert reichen (s. u.).

Dieser eklatante Gegensatz zwischen Anspruch und Durchführung der Untersuchung hängt mit dem Gegenstand selbst zusammen: So wurde Schweden im Vergleich zum übrigen Norden erst spät zum Christentum bekehrt (11.–12. Jahrhundert). Erst im Zuge der Christianisierung etabliert sich eine Schriftkultur, wenn man von den äußerst lakonischen, oft-